

Reykjavík, 10. október 2022

Efni: Umsögn um frumvarp til breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga, mál nr. 2

Hinn 13. september 2022 var frumvarpi til breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2023 útbýtt á Alþingi og mælti fjármála- og efnahagsráðherra með frumvarpinu 19. September. Málinu var vísað til efnahags- og viðskiptanefndar 19. september sl. og barst SAF – Samtökum ferðaþjónustunnar beiðni um umsögn um frumvarpið frá nefndinni daginn eftir. Frestur til að skila umsögn var veittur til og með 10. október 2022. Á vettvangi SAF hefur frumvarpið verið yfirfarið og í umsögn þessari verður farið yfir helstu athugasemdir samtakanna.

Umsögn um frumvarpið er nátengt umsögn SAF um fjárlagafrumvarpið.¹ Neðangreint er miklu leyti samhljóða þeirri umsögn og vilja samtökin hvetja nefndina að lesa hana til að fá frekari fyllingu í efnið.

Krónutöluhækkunarir

Í frumvarpinu er mælt fyrir um tillögur til lagabreytinga vegna þess að gert er ráð fyrir svokölluðum krónutöluhækkunum á ákveðnum gjöldum, t.a.m. hækkunum á kolefnisgjaldi olúgjaldi, almennu og sérstöku kílómetragjaldi, almennu og sérstöku bensíngjaldi, bifreiðagjaldi og gjaldi af áfengi og tóbaki verði 7,7% í samræmi við forsendur fjárlagafrumvarps fyrir árið 2023. Sama gildir um gjald í Framkvæmdasjóð aldraðra og sérstakt gjald til Ríkisútvarpsins sem og gjöld sem kveðið er á um í lögum um aukatekjur ríkissjóðs, nr. 88/1991.

Samtökin benda á að í fjárlagafrumvörum sl. ára eða alveg frá árinu 2019 hefur verið miðað við verðbólguþol Seðlabanka Íslands. Samtökin telja nær að halda áfram að miða við verðbólguþol SÍ. Það eru lítil rök að finna í frumvarpinu fyrir þessari breytingu. Er um umtalsverða skattahækkun að ræða. Hér er verið að hækka gjöld á áfengis-, tóbaks-, bensín-, olíu-, kolefnis-, bifreiða- og kílómetragjald ásamt gjaldi í framkvæmdasjóð aldraðra, útvarpsgjaldi og gjöldum sem falla undir lög um aukatekjur ríkissjóðs. Líkt og kemur fram í frumvarpinu mun þetta hafa áhrif á verðlagsuppfærslu í ríkissjóð sem nemur 6,4 ma.kr. að meðtöldum hliðaráhrifum á vsk. Bein áhrif á vísitölu neysliverðs eru metin á 0,2% hækkunar.

Í stað þess að viðhalda þeim verðstöðugleika þá ýtir þetta almennu verðlagi upp sem hefur áhrif á atvinnulífið og heimilin. Skattþækkunarir eins og þessi geta haft áhrif á neyslu og geta þannig unnið á móti verðbólgu. Samtökin draga það sumpart í efa enda að sumu leyti um að ræða gjöld sem eru ekki neysludrifin líkt og gjald í framkvæmdasjóð aldraðra, útvarpsgjald og flest gjöld sem teljast til aukatekna ríkissjóðs. Þær neysluneytur sem hækkun skattanna hafa helst áhrif á eru gjöld á nauðsynjavörum sem líkur eru á að almenningur dragi takmarkað úr þótt þau hækki. Fólk heldur áfram að keyra ökutækin sín og hjól atvinnulífsins halda áfram að snúast. Það mun hins vegar hægja á hjólum atvinnulífsins. Miðað við aðrar Evrópuþjóðir eru skattar á áfengi og tóbak með þeim hæstu hér á landi. Það hefur nú þegar ýmis neikvæð áhrif á eftirspurn í íslenskri ferðaþjónustu.

¹ <https://www.althingi.is/altext/erindi/153/153-42.pdf>

Það er ljóst að fyrirhuguð skattahækkun mun gera áfangastaðinn Ísland að enn dýrari áfangastað og munu ferðamenn líkt og landsmenn finna vel fyrir hækkuninni sem mun draga úr samkeppnishæfni íslenskrar ferðaþjónustu.

Samtökin leggja til að áfram verði miðað við verðbólguþröskulmörk Seðlabanka Íslands líkt og í fyrri fjárlagafrumvörpum en ekki við áætlaða vísitölu neysluverðs í árslok líkt og er gert í frumvarpinu nú.

Hækkun áfengis- og tóbaksgjalds í fríhöfninni er óskynsamleg aðgerð

Í frumvarpinu er einnig dregið úr afslætti áfengisgjalds og tóbaksgjalds sem lagt er á í tollfrjálsum verslunum. Samtökin vilja mótmæla þeirri hækkun sem það mun hafa í för með sér. Í fjárlagafrumvarpinu er gert ráð fyrir allt að 150% hækkun á áfengisgjaldi í fríhafnarverslun sem á að skila um 700 m.kr. í ríkissjóð. Samtökin telja að ef fyrirhuguð hækkun standi þá muni verslun með þær vörur færast úr landi og sala í fríhöfn dragast saman og leiða til tekjuskerðingar hjá Ísavia. Því munu fyrirhugaðar tekjur af hækkuninni skila sér að litlu leyti. Komufarþegar munu átta sig á því hvar Davíð getur keypt ódýrara öl og versla áfengið á brottfararflugvelli. Komi farþegar í flugvélarnar klyfjaðir af áfengi mun það þyngja vélarnar, auka óhagkvæmi og hækka kolefnisspor, þvert gegn viðleitni flugfélaga undanfarið til að létta vélarnar. Auk þess mun þetta bitna á innlendri framleiðslu sem er ekki til sölu erlendis.

Samtökin leggja því til að hætt verði við fyrirhugaða hækkun á áfengi- og tóbaksgjaldi í tollfrjálsum verslunum.

Mikilvægi orkuskipta

Að mati samtakanna vinnur fyrirbyggjandi fjárlagafrumvarp beinlínis gegn orkuskiptum í samgöngum. Undanfarnir tvö ár hafa ökutækjaleigur og stjórnvöld staðið að samkomulagi sem byggir á að ef bílaleigur nýskrá ákveðinn hluta vistvænna bílaleigubíla af heildarfjölda nýskráninga, verði til hvati sem felur í sér að hluti vörugjalds er felldur niður af hefðbundnum ökutækjum. Markmiðið var 15% af nýskráningum árið 2021 og er 25% af nýskráningum árið 2022. Markmið beggja ára hafa náðst og vel það. Yfirmarkmið verkefnisins er að koma fleiri vistvænum ökutækjum á eftirmarkað þegar hlutverki þeirra sem bílaleigubíla er lokið.

Ljóst er að stór hluti nýskráðra vistvænna bílaleigubíla innan fyrrnefndra markmiða eru tengiltvinn bílar sem helgast af því að það er betra að bjóða slíka bíla í skammtímaleigu þar sem hleðsluinnviðir og kerfi eru vanþróuð og aðstæður víða á landsbyggðinni takmarkaðar fyrir hreina rafbíla. Sú þróun er þó í rétta átt. Tengiltvinn bílar með aukna rafmagnsdrægni eru eini raunhæfi kosturinn sem bílaleigur geta nýtt eins og sakir standa og mikilvægt að skoða samstarf um að fjölga þeim. Ef hreinir rafbílur eiga að vera raunhæfur kostur fyrir bílaleigur þarf einnig öflugt samstarf við stjórnvöld um að fjölga nýskráningum slíkra bíla.

Líklegt er að um 8.000 bílaleigubílar verði nýskráðir á næsta ári. Þar af verður einhver hluti hreinir rafbílur en hve mikill hluti ræðst af vilja stjórnvalda til að vinna með bílaleigum að hröðum orkuskiptum. Án hvata má reikna með að fjárfesting ökutækjaleiga í hreinum rafbílum verði minni en á þessu ári og líklegt að hraði í orkuskiptum takmarkist verulega. Það mun einnig hafa veruleg áhrif á markmið stjórnvalda í orkuskiptum og alþjóðleg markmið ársins 2030 í losun gróðurhúsalofttegunda. Auk þess er líklegt að framleiðendur muni frekar ýta hreinum rafbílum á markaði þar sem samkeppnishæft verð er í boði.

Í lok september voru 22.959 ökutæki skráð í umferð sem bílaleigubílar, þar af eru hreinir rafbílur 952. Það er um 4,1% af heildarfjölda bílaleigubíla. Fjármálaáætlun stjórnvalda hefur gert ráð fyrir að um 20% bílaleigubíla verði vistvænir árið 2025 og 2025-2026 verði um helmingur nýskráðra bílaleigubíla vistvænir en á þessu ári eru um 5,6% nýskráðra bílaleigubíla hreinir rafbílur. Ljóst er að þessi markmið nást ekki en mögulegt er að nálgast þau með samstilltu átaki. Samtökin lýsa því vonbrigðum með þær áherslur sem lagðar eru til í frumvarpinu.



Nýskráningar bílaleigubíla m.v. september 2022, Heimild: SVP/BGS

Á meðan unnið er að framtíðarfyrirkomulagi skjótra orkuskipta er einfalt að viðhalda niðurfellingu vörugjalda af bílaleigubílum, það er hins vegar ekki hentugasta leiðin til að ná fram hvötum til orkuskipta og markmiðum stjórnvalda en þessi leið er nú þegar til, og hægt að nýta hana út árið 2023 ef vilji stjórnvalda er til staðar. Forsendur til að njóta niðurfellinga á vörugjöldum árið 2023 getur þó að mati SAF aldrei orðið meira en 10% nýskráðra hreinna rafbíla af heildarfjölda nýskráninga þar sem framboð hreinna rafbíla í heiminum er takmarkað sem og eftirspurn ferðamanna og hleðsluinnviðir.

Fyrirsjáanleiki mikilvægari en ívilnanir

Ökutækjaleigur og Samtök ferðapjónustunnar kalla eftir auknum fyrirsjáanleika þegar kemur að stefnu vegna orkuskipta. Hingað til hefur fyrirsjáanleiki verið takmarkaður og ökutækjaleigur hafa lent í skattheimtu við endursölu sem almenningur sleppur við. Mikilvægt er að forsendur og fyrirsjáanleiki nógildandi hvatakerfis miðist við að endursala bílaleigubíla eigi sér stað á sömu forsendum og giltu þegar ökutækið var nýskráð. Þá er mikilvægt að útleiga ökutækja, bæði tengiltvinn og rafmagn, sem hafa einhverntíma notið niðurfellingar á VSK verði án VSK að minnsta kosti í fimm ár eftir nýskráningu. Því eru fyrirsjáanleiki aðgerða ásamt jafnræði í sölu og útleigu mikilvægari en ívilnanir.

Samtökin lýsa sig reiðubúin að viðhalda því samkomulagi sem ökutækjaleigur og stjórnvöld gerðu um hröð orkuskipti svo markmið stjórnvalda í loftlagsmálum náist. Samtökin kalla eftir vilja stjórnvalda varðandi hröð orkuskipti og aukinn fyrirsjáanleika í þeim efnum.

Samtökin hvetja því nefndina til að breyta þeim ákvæðum frumvarpsins í samræmi við ofangreindar athugasemdir og áskilja sér rétt til að koma að frekari athugasemdir um frumvarpið á síðari stigum.

Virðingarfyllt

Jóhannes Þór Skúlason
framkvæmdastjóri Samtaka ferðapjónustunnar